



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Schaufelbergerstrasse

Gutstrasse 145 - Birmensdorferstrasse 430
Bau Nr. 15113

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	3
2	Zielformulierung	6
3	Mitwirkung der Bevölkerung	7
4	Projektbescrieb	8
4.1	Konzept	8
4.2	Fussverkehr	8
4.3	Veloverkehr	8
4.4	Öffentlicher Verkehr	9
4.5	Hitzeminderung	9
4.6	Parkierung, Anlieferung und Zufahrt	10

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Tiefbauamt (TAZ) plant im Zeitraum 2026/27 die Sanierung und Neugestaltung der Schaufelbergerstrasse von der Gutstrasse bis zur Birmensdorferstrasse. Neben der Erneuerung der Strassenbeläge mit teilweiser Verstärkung sollen mit der Neugestaltung der Schaufelbergerstrasse gleichzeitig weitere Bedürfnisse realisiert werden. So sollen die Haltestellen barrierefrei und auf Doppelgelenkbusse ausgelegt, ein angemessenes Veloangebot geschaffen, grosszügigere Trottoirs angeboten, sichere Fussgängerquerungen geschaffen und nicht mehr vitale Bäume ersetzt sowie zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Weiter ist mit dem Projekt die Sanierung diverser Werkleitungen geplant.

1.2 Randbedingungen

Die Schaufelbergerstrasse soll entsprechend ihrer Wichtigkeit und Funktion gestaltet werden, wobei eine optimale Integration in die Umgebung unter Berücksichtigung von Sicherheit, Umweltschutz, Wirtschaftlichkeit und sparsamer Nutzung des Landes angestrebt wird.

Im Rahmen der bevorstehenden Gesamtsanierung der Gutstrasse ist geplant, den Bereich zwischen der Schaufelbergerstrasse und der Fellenbergstrasse neu zu gestalten und aufzuwerten. Ziel ist es, den an das vorliegende Strassenbauprojekt grenzenden, platzartigen Strassenraum attraktiver und besser nutzbar zu machen. Des Weiteren plant die Baugenossenschaft Im Gut auf den Grundstücken WD9191 (Gutstrasse 144 bis 148) und WD7972 (Gutstrasse 145 bis 153) den Bau von Ersatzneubauten. Die Erschliessung des Grundstücks WD7972 soll künftig über die Schaufelbergerstrasse erfolgen.

1.3 Defizite / Potenzial

Stadtraum Strasse

Die Schaufelbergerstrasse liegt in einem Wohnquartier mit vorwiegend älteren Mehrfamilienhäusern aus den 1940er bis 1960er Jahren. Viele dieser Gebäude werden in den nächsten Jahren abgerissen und durch Neubauten ersetzt, um Platz für zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Ein Beispiel dafür sind die beiden achtgeschossigen Gebäude entlang der Gutstrasse, die zwischen 2010 und 2014 errichtet wurden.

Entlang der Schaufelbergerstrasse sind keine nennenswerten, öffentliche Erdgeschossnutzungen vorhanden. Diese befinden sich an der Gut- und Birmensdorferstrasse. Die Vorzonen der östlich gelegenen Mehrfamilienhäuser werden

mehrheitlich als private Parkplätze genutzt. Generell sind auf Privatgrund zahlreiche Aussenparkplätze markiert und diverse Ein- und Ausfahrten zu Tiefgaragen sowie Boxgaragen eingerichtet. Zwischen den Parkieranlagen führen schmale Fusswege zu den Hauseingängen. Die unmittelbar an die Schaufelbergerstrasse grenzenden Vorzonen weisen nur sehr wenig Aufenthaltsqualität auf. Die extensiv begrünt und von der Schaufelbergerstrasse abgewendeten privaten Freiräume werden hingegen von der Quartierbevölkerung genutzt. Die gegenüberliegende Strassenseite grenzt an weitläufigen, mit Hecken eingefassten Rasenflächen mit teils grossgewachsenen Bäumen, deren Krone teilweise in den öffentlichen Strassenraum ragen. Private Wege und Stichstrassen führen von der Schaufelbergerstrasse zu den rückversetzten Wohnbauten.

Verkehrliche Bedeutung

Die Schaufelbergerstrasse gilt als Quartierstrasse mit Tempo 30 und erfüllt gemäss Richtplan die Funktion einer Sammelstrasse. Quartierstrassen dienen der Erschliessung, sind siedlungsorientiert und in der Regel verkehrsberuhigt. Die Schaufelbergerstrasse verbindet die wichtige Verkehrsachse Birmensdorferstrasse mit der quartierweit bedeutenden Gutstrasse. Sie ist auch Teil einer übergeordneten Verbindung zwischen Strassenverkehrsamt und Hubertus, und weist deshalb einen relativ hohen DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr) von rund 4 700 Fahrzeugen pro Tag (Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, 2018) auf. Der Knoten Birmensdorferstrasse ist mit rund 300 Fahrzeugen pro Stunde in der Abendspitze deutlich stärker belastet als der Knoten Gutstrasse.

In der Schaufelbergerstrasse sind 41 Parkplätze der Blauen Zone ausgewiesen. Aufgrund der zahlreich vorhandenen privaten Parkmöglichkeiten sowie der geplanten zusätzlichen privaten Parkplätze in den Ersatzneubauten besteht die Möglichkeit, Parkplätze der Blauen Zone in der Schaufelbergerstrasse aufzuheben.

Auf der Schaufelbergerstrasse verkehren Gelenkbusse der Linie 89. Die bestehenden Haltekanten liegen in Gehdistanz zu den Tramhaltestellen. Sie müssen hindernisfrei zugänglich ausgestaltet und auf Doppelgelenkbusse und somit auf eine künftige Kapazitätserhöhung ausgelegt werden. Es kommt heute vor, dass wartende Busse trotz knappen Platzverhältnissen überholt werden.

Die Veloroute über die Schaufelbergerstrasse ist Teil des Hauptnetzes, während auf der Burstwiesen-/Sallenbachstrasse eine Veloroute des Basisnetzes, welche die Schaufelbergerstrasse kreuzt, verläuft.

Das Trottoir auf der östlichen Seite ist äusserst schmal und bietet trotz einer Baumreihe kaum eine ausreichende Aufenthaltsqualität. An einigen Stellen misst die Breite weniger als 1,50 m. Zahlreiche Ein- und Ausfahrten führen über das Trottoir, und viele

Fahrzeuge, die auf privatem Grund geparkt sind, müssen rückwärts ausfahren. Im Gegensatz dazu ist das Trottoir auf der westlichen Seite breiter und weniger stark von privaten Zufahrten beeinträchtigt. Beide Trottoirs der Schaufelbergerstrasse sind Teil wichtiger Schulwege zu den Schulhäusern Im Gut und Letzi. Die Querungen über die Schaufelbergerstrasse gelten heute als geeignete Übergänge für Schulkinder. Im Quartier gibt es viele Wege abseits des Verkehrs. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um zur Schule sowie zu anderen Zielen im Quartier zu gelangen.

Stadtgrün

Die Schaufelbergerstrasse ist bereits heute mit begrünten Bereichen und Baumreihen, teilweise auf beiden Seiten der Strasse, versehen. Es ist geplant, eine durchgehende Allee von der Gutstrasse bis zur Fussgängerquerung an der Burstwiesenstrasse sowie eine durchgehende Baumreihe auf der östlichen Strassenseite anzulegen. Im Bereich der geplanten Ersatzneubauten kann es zu leichten Anpassungen bzw. Optimierungen der Baumstandorte kommen.

Der Zustand von den insgesamt 40 Bäumen wurde untersucht. Rund ein Drittel der Bäume gelten als nicht mehr vital und nicht erhaltenswert. Diese Bäume werden gefällt und ersetzt.

2 Zielformulierung

Es lassen sich folgende Ziele ableiten.

Stadtraum

- Die Aufenthaltsqualität ist durch die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit oder die Schaffung von attraktiven Sitzgelegenheiten optimiert.
- Das Wohlbefinden der Bevölkerung und die soziale Interaktion werden gefördert.

Fussverkehr und Schulwegsicherheit

- Die Trottoirs sind ausreichend breit und die Breite der Fahrbahn ist aus Gründen der Schulwegsicherheit möglich schmal ausgestaltet.
- Die Querungen sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens mit Fussgängerschutzinseln ausgerüstet.

Veloverkehr

- Es ist ein durchgehendes, intuitiv nutzbares und sicheres Veloangebot vorhanden.
- Engstellen sind eliminiert. Wo notwendig sind sichere Aufstellbereiche vorgesehen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Die Haltestellen sind hindernisfrei zugänglich ausgestaltet und auf Doppelgelenkbusse und somit auf eine künftige Kapazitätserhöhung ausgelegt.
- Der Wartebereich an den Haltestellen ist ausreichend gross dimensioniert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Die minimalen Fahrbahnbreiten für den MIV und den ÖV (Kernfahrbahn) sind eingehalten.
- Die Erschliessung der Privatparzellen über die Schaufelbergerstrasse ist gewährleistet.
- Der Verkehrsablauf auf den übergeordneten Strassen wird durch die Neugestaltung der Schaufelbergerstrasse nicht negativ beeinflusst.

Begrünung und Hitzeminderung

- Das Alleekonzept ist umgesetzt.
- Vitale Bäume erhalten bessere Wachstumsbedingungen, nicht vitale Bäume sind ersetzt.

Prozess

- Das Projekt ist planerisch und zeitlich mit dem Projekt Gutstrasse, Hubertus bis Schaufelbergerstrasse, Bau-Nr. 12107, koordiniert.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das vorliegende Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) vom 16. Oktober bis 16. November 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 11 Einwendungen mit teilweise identischem Wortlaut eingegangen. Insgesamt wurden neun unterschiedliche Anträge zum Projekt gestellt. Davon wurden fünf Anträge teilweise berücksichtigt, vier Anträge wurden nicht berücksichtigt.

Eine der nicht berücksichtigten Einwendungen betraf die Aufhebung der Parkplätze der Blauen Zone. Die Einwendung wurde nicht berücksichtigt, weil gemäss dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) Abstellplätze für Fahrzeuge grundsätzlich auf Privatgrund erstellt werden müssen, um den Bedarf an Parkplätzen ausserhalb des öffentlichen Raums zu decken. Die städtische Parkplatzverordnung (PPV) regelt den Pflichtbedarf. Aufgrund der zahlreich vorhandenen und insbesondere den in den letzten Jahren zusätzlich erstellten Pflichtparkplätze besteht auch nach Aufhebung der öffentlichen Parkplätze in der Schaufelbergerstrasse noch ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen. Der gewonnene Platz wird dem Fuss- und Veloverkehr sowie der Verbesserung des Stadtklimas zugutekommen. Der neue Strassenraum ist so geplant, dass Zu- und Wegfahrten zu privaten Grundstücken sowie Haltemöglichkeiten für Anlieferungszwecke gewährleistet wird.

Mehrere Einwendungen betrafen die hindernisfreie Ausgestaltung sowie die Überholbarkeiten der Bushaltestelle Schaufelbergerstrasse. Die Einwendungen wurden teilweise berücksichtigt. So konnten in der Überarbeitung die für das autonome, hindernisfreie Ein- und Aussteigen notwendige hohe Haltekante von 22 cm verlängert werden.

Der Bericht zu allen Einwendungen ist vom 11. Februar bis 11. April 2022 öffentlich aufgelegt.

4 Projektbeschrieb

4.1 Konzept

Das Konzept zur Oberflächengestaltung berücksichtigt die vorhandenen Qualitäten und schafft durch die Aufhebung aller Parkplätze in der Blauen Zone und mit Landerwerb die Voraussetzungen für die angestrebten Ziele. Es beinhaltet die Optimierung des Strassenquerschnitts zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, die Sicherheit der Querungen, insbesondere der Schulwege und Velorouten, den Erhalt des städtischen Grüns sowie die Pflanzung zusätzlicher Bäume und die Barrierefreiheit der Haltestellen als zentrale Ziele.

Sowohl das Verkehrsregime als auch die Verkehrsführung bleiben unverändert. Die Positionierung der Haltestellen und Querungsmöglichkeiten wird grösstenteils beibehalten, aber optimiert. Das Querungsbedürfnis der Zufussgehenden sowie die Abbiegemanöver für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Sallenbach- und Burstwiesenstrasse werden durch den baulich abgesetzten Mehrzweckstreifen auf der Schaufelbergerstrasse erleichtert. Die öffentliche Beleuchtung wird mit der Neugestaltung angepasst. Das bestehende Beleuchtungskonzept mit Kandelaber wird übernommen.

4.2 Fussverkehr

Die Querungen werden für den Fussverkehr mit dem Einsatz von Schutzinseln und eines Mehrzweckstreifens sicherer gemacht. Zusätzlich können die Trottoirs beidseitig verbreitert werden, um mehr Platz und Komfort zu schaffen. An der Ecke Burstwiesen- / Schaufelbergstrasse wird die Trottoiraufweitung aufgewertet und Sitzmöglichkeiten geschaffen. Die Einmündungen Sallenbach- und Burstwiesenstrasse in die Schaufelbergerstrasse werden als Trottoirüberfahrten ausgestaltet.

4.3 Veloverkehr

Der Fahrbahnquerschnitt wird optimiert, sodass in Richtung Birmensdorferstrasse durchgehend ein Velostreifen markiert werden kann. In Richtung Gutstrasse fährt das Velo dank dem leichten Gefälle mit dem motorisierten Verkehr mit. Die Querungen werden für den Veloverkehr mittels Velofurt und Einführung eines Mehrzweckstreifens für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht. Am Knoten Birmensdorfer- /Schaufelbergerstrasse wird das Linksabbiegeманöver von der Birmensdorfer- in die Schweighofstrasse indirekt umgesetzt. Velofahrende können neu am rechten Fahrbahnrand bleiben und das Linksabbiegeманöver in zwei Etappen ausführen. Das direkte Linksabbiegeманöver mit Verflechtung über die Vorsortierspur bleibt für geübte Velofahrende weiterhin möglich.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Positionierung der Haltestellen und der Querungsmöglichkeiten bleibt weitgehend erhalten, wird aber optimiert. Die Halteketten werden verlängert und soweit möglich behindertengerecht ausgestaltet. Zudem wird der Wartebereich vergrössert, um den Konflikt zwischen wartenden ÖV-Kunden und passierenden Zufussgehenden zu minimieren.

Die Haltestelle «Schaufelbergerstrasse» in Fahrtrichtung Sihlcity wird auch in Zukunft zwischen einer privaten Ein- und Ausfahrt und der Einmündung in die Sallenbachstrasse liegen. Die Platzverhältnisse in diesem Bereich lassen die Erstellung einer durchgehend hohen Haltekatze (+22 cm) nicht zu. Eine Haltestelle mit durchgehend hoher Haltekatze könnte nur erstellt werden, wenn die Haltestelle entweder vor der Einmündung in die Sallenbachstrasse oder in die Schweighofstrasse verschoben würde. Diese Optionen wurden geprüft und verworfen, da eine Verschiebung als nachteilig für die Umsteigebeziehung, Kompaktheit der Haltestelle und das Erschliessungsgebiet beurteilt wurde. Die Haltestelle in der aktuellen Lage kann jedoch optimiert werden.

Die geplante Haltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof Altstetten ist vorne durch eine private Ein- und Ausfahrt und hinten durch die Kreuzung begrenzt. Aufgrund dieser Platzverhältnisse ist auch hier die Erstellung einer durchgehend hohen Haltekatze nicht möglich. Auch in diesem Fall wurde eine Verlegung der Haltestelle geprüft und aus den erwähnten Gründen verworfen. Es sind allerdings Optimierungen angedacht. Der Bereich mit hoher Haltekatze kann dank der optimierten Strassengeometrie und durch die leichte Verschiebung des Halteorts in Richtung Burstwiesenstrasse verlängert werden.

4.5 Hitzeminderung

Von den 40 bestehenden Bäumen müssen 11 aus gesundheitlichen Gründen und weitere 4 aus Platzgründen gefällt werden. Diese 15 Bäume werden ersetzt. Durch die Optimierung des Strassenquerschnitts können zusätzlich 25 neue Bäume gepflanzt, und die Vorgaben aus dem Alleenkonzept weitgehend umgesetzt werden. Die bestehenden, vitalen Bäume werden erhalten. Einzig Bäume, die aus Platzgründen nicht in den Strassenquerschnitt passen und Bäume in schlechtem Zustand werden gefällt.

Mit der Optimierung des Strassenquerschnitts und der Verbreiterung der Trottoirs kommen die bestehenden Bäume vom Strassenrand in Richtung Trottoirmitte zu liegen. Aus diesem Grund und weil die Baumscheiben heute meist zu klein dimensioniert sind, müssen für die zu erhaltenden Bäume Übergangslösungen erstellt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die bestehenden Bäume bis zu ihrem Lebensende

fortbestehen können. Zusätzliche Bäume sowie Grünflächen und die Reduzierung der Versiegelung tragen zur Hitzeminderung bei und verbessern das Mikroklima.

4.6 Parkierung, Anlieferung und Zufahrt

Um die angestrebten Ziele zu erreichen, müssen alle 41 Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden. Aufgrund des bestehenden Parkierungsangebots im Umfeld des Projektperimeters sind keine Ersatzmassnahmen für die aufzuhebenden Parkplätze der blauen Zone vorgesehen.

Privatparkplätze und Anlieferungsmöglichkeiten bleiben von dieser Massnahme weitgehend unbetroffen. Die Zu- und Wegfahrt bleibt auch mit der zusätzlichen Baumpflanzungen möglich. Durch den Ersatz nicht vitaler Bäume und die Neupositionierung der neuen Bäume kann die Zufahrtssituation auf Privatgrundstücken lokal optimiert werden.

Zürich, 18. Juli 2024 / cau

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

